** Année 1947. — N° 128 C.R. Le Numéro : 3 francs. Vendredi 12 Décembre 1947. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr. ; ÉTRANGER : 530 fr.
(*Compte chèque postal :* 100.97, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 12 FRANCS

SESSION DE 1947 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 88e SÉANCE

Séance du Jeudi 11 Décembre 1947.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal.

2. — Démission d'un conseiller de la République.

3. — Situation des entreprises placées sous séquestre. — Transmission d'une proposition de loi déclarée d'urgence.

4. — Transmission d'un projet de loi déclaré d'urgence.

5. — Dépôt d'un rapport.

6. — Ouverture de crédits supplémentaires sur l'exercice 1947 pour les dépenses de l'Assemblée nationale et de l'Assemblée de l'Union française. — Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

Discussion générale : M. Jean-Marie Thomas, rapporteur de la commission des finances.

Passage à la discussion des articles.

Adoption des articles 1er à 3 de l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

7. — Prévention des incendies de forêts dans le Sud-Est. — Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

8. — Instauration d'une politique nationale de l'eau d'irrigation. — Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

9. — Situation des entreprises placées sous réquisition. — Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

Discussion générale : MM. Guénin, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Rochette, rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle ; Armengaud, président de la commission des affaires économiques.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de l'avis sur la proposition de loi.

10. — Ajournement provisoire de la discussion de propositions de résolution.

11. — Exportation des voitures automobiles. — Adoption d'une proposition de résolution.

Discussion générale : MM. Gargominy, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Boisrond, Baron.

Passage à la discussion de l'article unique.

Amendement de M. Boisrond : MM. Armengaud, président de la commission des affaires économiques ; Laffargue. — Adoption.

Adoption de l'article modifié et de la proposition de résolution.

12. — Retrait de l'ordre du jour d'une proposition de résolution.

13. — Demande de discussion immédiate d'un projet de loi.

14. — Propositions de la conférence des présidents.

15. — Règlement de l'ordre du jour.

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures trente minutes

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 9 décembre 1947 a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEMISSION D'UN CONSEILLER DE LA REPUBLIQUE

M. le président. J'ai reçu une lettre, en date du 9 décembre 1947, par laquelle M. Max André, désigné comme membre de l'Assemblée de l'Union française, déclare se démettre de son mandat de conseiller de la République.

Acte est donné de cette démission, qui sera notifiée à M. le ministre de l'intérieur.

— 3 —

SITUATION DES ENTREPRISES PLACEES SOUS REQUISITION

Transmission d'une proposition de loi déclarée d'urgence.

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi tendant à proroger le délai imparti par l'article 1er de la loi du 3 septembre 1947 tendant à régulariser la situation des entreprises placées sous réquisition que l'Assemblée nationale a adoptée après déclaration d'urgence.

Conformément à l'article 59 du règlement, la discussion d'urgence de cette proposition est de droit devant le Conseil de la République.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 868 et distribuée. S'il n'y a pas d'opposition, elle est renvoyée à la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales et pour avis, sur sa demande, à la commission de la production industrielle. (*Assentiment.*)

La discussion d'urgence aura lieu dans les conditions fixées à l'article 59 du règlement.

— 4 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI DECLARE D'URGENCE

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi portant réorganisation des compagnies républicaines de sécurité, que l'Assemblée nationale a adopté après déclaration d'urgence.

Conformément à l'article 59 du règlement, la discussion d'urgence de ce projet est de droit devant le Conseil de la République.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 867 et distribué. S'il n'y a pas d'opposition, il est renvoyé à la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale - Algérie) et pour avis, sur sa demande, à la commission des finances. (*Assentiment.*)

La discussion d'urgence aura lieu dans les conditions fixées à l'article 59 du règlement.

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Alain Poher, rapporteur général, un rapport fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits spéciaux d'exercices clos et d'exercices périmés (n° 859, année 1947).

Le rapport sera imprimé sous le n° 869 et distribué.

— 6 —

OUVERTURE DE CREDITS SUPPLEMENTAIRES POUR 1947 POUR LES DEPENSES DE L'ASSEMBLEE NATIONALE ET L'ASSEMBLEE DE L'UNION FRANÇAISE

Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, concernant: 1° l'ouverture d'un crédit supplémentaire applicable aux dépenses de l'Assemblée nationale pour l'exercice 1947; 2° l'ouverture d'un crédit supplémentaire applicable aux dépenses de l'Assemblée de l'Union française pour l'exercice 1947.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Marie Thomas, rapporteur de la commission des finances.

M. Jean-Marie Thomas, *rapporteur de la commission des finances.* Mesdames, messieurs, la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale qui vous est soumise, a pour objet d'ouvrir: 1° un crédit de 73.796.000 francs pour les dépenses administratives de l'Assemblée nationale; 2° un crédit de 38.816.000 francs pour le fonctionnement de l'assemblée de l'Union française.

Votre commission des finances a émis un avis favorable et vous demande d'adopter cette proposition de loi.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1er:

« Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1947, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 13 août 1947, un crédit de 73.796.000 francs qui sera inscrit au chapitre 94 du budget du ministère des finances: « Indemnité des députés et dépenses administratives de l'Assemblée nationale. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er est adopté.*)

M. le président. « Art. 2. — Il est ouvert au ministre des finances, sur l'exercice 1947, en addition aux crédits accordés par la loi du 28 août 1947, un crédit de 38 millions 816.000 francs qui sera inscrit, en annexe, au chapitre 94 du budget du ministère des finances: « Indemnité des députés et dépenses administratives de l'Assemblée nationale, » sous la rubrique: « Dépenses de l'Assemblée de l'Union française. » — (*Adopté.*)

« Art. 3. — Il sera pourvu à ces dépenses au moyen des ressources générales du budget de l'exercice 1947. « — (*Adopté.*)

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 7 —

PREVENTION DES INCENDIES DE FORETS DANS LE SUD-EST

Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 34 du règlement, de la proposition de résolution de M. Laurenti et des membres du groupe communiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à prendre des mesures sérieuses en vue de prévenir ou de combattre les incendies de forêts dans les départements du Sud-Est de la France et pour la restauration de ces forêts.

Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique.* — Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre des mesures sérieuses en vue de prévenir ou de combattre efficacement les incendies de forêts dans les départements du Sud-Est de la France, et pour la restauration de ces forêts. »

Je mets aux voix la résolution.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 9 —

INSTAURATION D'UNE POLITIQUE NATIONALE DE L'EAU D'IRRIGATION

Adoption sans débat d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle le vote sans débat, conformément à l'article 34 du règlement, de la proposition de résolution de M. Laurenti et des membres du groupe communiste et apparentés, tendant à inviter le Gouvernement à élaborer un projet de loi en vue de pratiquer une politique nationale de l'eau d'irrigation.

Je donne lecture de l'article unique:

« *Article unique:* Le Conseil de la République invite le Gouvernement à élaborer un projet de loi en vue de pratiquer une politique nationale de l'eau d'irrigation dans nos départements méditerranéens de la métropole et de l'Algérie. »

Je mets aux voix la résolution.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 9 —

SITUATION DES ENTREPRISES PLACEES SOUS REQUISITION

Discussion d'urgence et adoption d'un avis sur une proposition de loi.

M. le président. Il va être procédé à la discussion d'urgence, selon la procédure prévue par l'article 59 du règlement, de la proposition de loi adoptée, après déclaration d'urgence, par l'Assemblée nationale, tendant à la prolongation du délai imparti par la loi n° 47-1682 du 3 septembre 1947 aux entreprises placées sous réquisition pour régulariser leur situation.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Guénin, rapporteur de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales.

M. Guenin, *rapporteur de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales.* Mesdames, messieurs, au nom de la commission des affaires économiques, j'ai l'honneur de rapporter devant vous une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à prolonger le délai imparti par la loi n° 47-1682, du 3 septembre 1947.

Cette loi fixant un délai de trois mois aux entreprises placées sous réquisition pour régulariser leur situation.

Voici le texte de la proposition de loi nouvelle:

« *Article unique.* — La dernière phrase de l'article 1er de la loi n° 47-1682 du 3 septembre 1947 est modifié ainsi qu'il suit:

« Un délai de six mois à dater de la promulgation de la présente loi sera imparti pour régulariser leur situation aux entreprises dont la réquisition est déjà expirée. »

Pourquoi cette prolongation de délai ? Pourquoi six mois au lieu de trois mois, comme il avait été décidé ? N'allons-nous pas donner l'impression de mal travailler puisqu'une telle retouche s'impose ?

Non! Cette retouche n'est pas le fait du Parlement. Celui-ci a le droit de dégager sa responsabilité.

En effet, l'article 2 de la loi du 3 septembre dernier prévoyait la nomination d'une commission de liquidation et d'arbitrage, dont elle fixait la composition et déterminait l'objet. Or, le délai de trois mois se trouve expiré depuis le 3 décembre et la commission n'a pas encore fonctionné, sans doute parce qu'elle n'a pas été nommée.

Il y a donc eu vraisemblablement carence du fait de l'exécutif, et cela est doublement regrettable.

D'abord, parce que, en période de crise d'autorité, il importe que le Gouvernement donne l'exemple de la célérité. Ensuite et surtout, l'objet même de la loi aurait dû inciter le Gouvernement à agir promptement, parce qu'il s'agit, en somme, d'un retour tardif à la légalité républicaine.

Dans votre séance du 13 août 1947, le rapporteur de votre commission des affaires économiques, Mlle Trinquier, disait avec juste raison: « Il y a une situation de fait qu'il faut absolument liquider. »

Elle soulignait ainsi la nécessité d'agir promptement.

Elle disait aussi: « L'originalité de cette proposition de loi c'est la création d'une commission d'arbitrage et de liquidation. »

Il y a une autre originalité à l'heure actuelle, c'est que la commission n'existe pas; elle n'a pas vu le jour.

Ces observations présentées au nom de votre commission des affaires économiques, je vous demande maintenant, au nom de la même commission, de voter la prolongation de délai accordée par l'Assemblée nationale.

Qu'il me soit permis, en terminant, d'exprimer l'espoir qu'il ne nous sera pas demandé de nouvelle prolongation. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Rochette, rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle

M. Rochette, *rapporteur pour avis de la commission de la production industrielle.* Mesdames, messieurs, votre commission de la production industrielle émet un avis favorable à la prolongation du délai de trois mois.

Toutefois, désirant faire œuvre de Chambre de réflexion, nous demandons instamment que la nomination de la commission intervienne, si possible, avant la fin de l'année.

M. le président. La parole est à M. Armengaud, président de la commission des affaires économiques.

M. Armengaud, *président de la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales.* Mes chers collègues, je voudrais renforcer si possible l'observation de M. Rochette.

L'article 2 de la loi à laquelle se réfère celle qui vous est soumise prévoit la nomination d'une commission chargée d'examiner les problèmes qui se posent à propos de la liquidation des réquisitions de diverses entreprises visées par la loi.

Je regrette que le Gouvernement, depuis trois mois, n'ait pas mis en place cette commission et qu'il n'y ait ici personne qui le représente afin de prendre l'engagement, vis-à-vis du Parlement, de nommer le plus rapidement possible les membres de ladite commission, car si la commission n'est pas mise en place, dans trois mois nous verrons encore le Parlement saisi d'une nouvelle demande de prolongation sans que la question ait le moins du monde avancé.

Ces méthodes ne sont pas raisonnables alors qu'il s'agit de régler de façon simple un problème qui n'est plus difficile.

J'insiste donc auprès de l'Assemblée pour que nous fassions effort les uns et les autres auprès des divers ministres avec lesquels nous avons des contacts, afin que la commission dont il s'agit soit nommée le plus rapidement possible.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de cet article:

« *Article unique.* — La dernière phrase de l'article 1er de la loi n° 47-1682 du 3 septembre 1947 est modifiée ainsi qu'il suit:

« Un délai de six mois, à dater de la promulgation de la présente loi, sera imparti pour régulariser leur situation aux entreprises dont la réquisition serait déjà expirée. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de loi.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 10 —

AJOURNEMENT DE LA DISCUSSION DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion: 1° de la proposition de résolution de M. Chaumel et des membres du groupe du mouvement républicain populaire tendant à inviter le Gouvernement à codifier la législation économique; 2° de la proposition de résolution de M. Laffargue et des membres du groupe du rassemblement des gauches républicaines tendant à inviter le Gouvernement à créer une commission de simplification des réglementations et contrôles économiques en vigueur en France métropolitaine et d'outre-mer; 3° de la proposition de résolution de M. Delfortrie et des membres du groupe des républicains indépendants et apparentés tendant à inviter le Gouvernement à procéder d'urgence à la fusion des diverses administrations économiques, mais la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales demande que cette discussion soit reportée à une séance ultérieure.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 11 —

EXPORTATION DES VOITURES AUTOMOBILES

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de M. Boisrond tendant à inviter le Gouvernement à réduire l'exportation des voitures automobiles tant que les besoins du marché intérieur ne seront pas satisfaits.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Gargominy, au nom de Mlle Trinquier, rapporteur de la commission des affaires économiques.

M. Gargominy, *rapporteur.* Mesdames, messieurs, dans sa proposition de résolution, M. Boisrond souligne les très graves inconvénients qui résultent de l'insuffisance des contingents de voitures automobiles destinés à la métropole:

Elle constitue une entrave à la reprise économique.

Des besoins, même impératifs, ne sont pas satisfaits.

Enfin, le déséquilibre existant entre l'offre et la demande a provoqué et maintient une hausse anormale des cours des voitures d'occasion.

Votre commission des affaires économiques ne peut que reconnaître la réalité de telles conséquences, en observant par ailleurs qu'il est toujours dangereux de maintenir et de développer des exportations sur la base d'un marché intérieur restreint et que, d'autre part, le manque de voitures automobiles a permis une importation dissimulée, mais réelle, de voitures étrangères, américaines en particulier, qui sont introduites en France au prix de devises qui pourraient être mieux utilisées.

Le remède à une telle situation, proposé par M. Boisrond, consiste à développer nos exportations de produits de luxe et à restreindre d'autant nos exportations d'automobiles.

Il n'est pas douteux qu'il serait souhaitable que nous puissions nous procurer davantage de devises étrangères par des exportations de produits de luxe ou par le tourisme, plutôt qu'en sacrifiant des produits finis essentiels à la vie du pays.

Il est cependant à craindre que ces exportations n'aient atteint leur plafond, parce que les pays importateurs ont créé des industries concurrentes; parce que les sociétés françaises ont créé à l'étranger des succursales, et aussi parce que les prix de vente français sont trop élevés — ils incorporent trop d'heures de travail — pour que nos acheteurs étrangers aient intérêt à acquérir nos produits même dans l'hypothèse d'une présentation et d'une qualité supérieures à celles de leur fabrication.

Enfin, les possibilités d'absorption des produits de luxe sont limitées dans les pays touchés par la guerre qui cherchent surtout à utiliser leurs devises pour acheter des matières premières et des denrées alimentaires.

Il est incontestable, d'autre part, que les exportations absorbent la quasi-totalité des automobiles fabriquées par la France, puisque pour les cinq premiers mois de l'année 1947, sur un total de 27.723 véhicules de tourisme fabriqués, 24.982 ont été livrés hors de la métropole, dont plus de 20.500 vers l'étranger, soit 90 p. 100 d'exportations.

Cependant, il ne paraît pas possible à votre commission d'admettre une réduction sensible de nos exportations d'automobiles, pour plusieurs raisons.

D'abord, la situation de notre balance des comptes est trop critique pour qu'il soit possible d'admettre une réduction volontaire d'un poste important de nos exportations qui priverait automatiquement notre pays de matières premières indispensables, le remède étant alors pire que le mal.

Ensuite, un accroissement important du nombre de véhicules circulant dans la métropole, augmenterait assez sensiblement la consommation d'essence et de pneumatiques. Or, la consommation intérieure d'essence est limitée par la capacité de nos raffineries; celle-ci est actuellement de 6 millions de tonnes contre 8.127 mille tonnes avant guerre, soit seulement le traitement de 500.000 tonnes de brut par mois alors qu'il faudrait atteindre une capacité de raffinage de 13 millions de tonnes d'ici 1951.

Un tel effort ne sera possible que lorsque les industries de raffinage pourront bénéficier de plus larges attributions de monnaie matière qui devraient être de l'ordre de 75.000 tonnes par an et d'un crédit de 15 millions de dollars à obtenir sans délai.

En attendant, l'importation d'une quantité plus importante de pétrole et d'essence ne pouvant être envisagée, il ne paraît pas possible d'accroître pour le moment la consommation de carburant sur le marché national, à moins de réinstaurer la politique du carburant national, ce qui présuppose un accroissement nota-

ble de la production d'alcool et un abaissement sensible de son prix de vente, impôt compris.

Il n'en reste pas moins qu'il est fort regrettable de ne pouvoir satisfaire dans une plus large mesure la demande métropolitaine, en raison du prix relativement modéré des transports routiers.

Votre commission, par ailleurs, estime qu'indépendamment de la solution du problème pétrolier il ne pourra être porté remède à une telle situation que par une augmentation indispensable de la production, liée elle-même à une amélioration des conditions d'utilisation du charbon et à une saine politique de l'énergie, dans l'esprit de la proposition de résolution n° 309.

Enfin, le coefficient d'activité des usines d'automobiles est faible, sauf en ce qui concerne les camions, dont la production est nettement supérieure à celle d'avant-guerre. Au surplus, les règles de répartition ayant consisté à laisser produire les véhicules automobiles à tous les constructeurs d'avant-guerre, déjà nombreux (et en quelque sorte au prorata de leur référence en 1938), il s'ensuit que les prix unitaires de chaque véhicule sont beaucoup trop élevés, par rapport au standard international le meilleur.

Dès lors, l'exportation est fortement handicapée alors que, devenant importante grâce à une répartition accrue, concentrée sur les meilleurs constructeurs et diminuant fortement le prix de revient, elle pourrait être, grâce à l'accroissement de devises qu'elle percevrait, un encouragement à une production fortement augmentée permettant d'améliorer sensiblement le nombre des véhicules destinés au marché intérieur.

L'effort à entreprendre est donc difficile si l'on désire satisfaire au souhait exprimé par M. Boisrond.

Votre commission estime que pour pouvoir y répondre, il convient d'amender la proposition de résolution de M. Boisrond. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Boisrond.

M. Boisrond. Mesdames, messieurs, la proposition de résolution qui nous est soumise aujourd'hui a été déposée il y a environ neuf mois. L'opinion publique, par la voix des journaux et des organismes professionnels ou techniques de l'automobile s'est montrée favorable à notre point de vue. J'ai donc l'impression d'enfoncer une porte ouverte, et je me bornerai à effleurer les arguments qui militent en faveur d'une large distribution des voitures automobiles sur le marché intérieur, en prenant comme base, naturellement, une production accrue.

Nous ne répéterons jamais assez que l'automobile est, avant tout, un instrument de travail.

Depuis fort longtemps et encore actuellement, les gouvernements français n'ont voulu voir dans l'automobile qu'un article de luxe. C'est une opinion périmée mais qui existe encore dans différentes classes de la société. Cette idée préconçue a fait le plus grand tort à notre industrie automobile qui fut et est encore écrasée de taxes et d'impôts.

Il est triste de constater le résultat. La France, qui en 1910 occupait la première place dans cette industrie mondiale, n'avait déjà plus que la cinquième en 1938. Cela nous a valu, suivant l'expression d'un journaliste, d'avoir une armée de fantassins en 1940 et d'être maintenant un peuple de piétons.

Et pourtant l'automobile est un puissant moyen de production avant d'être un objet de plaisir. En 1938, moins de 15 p. 100 de la consommation totale de l'essence servait à des déplacements pour l'agrément ou les congés.

Il n'est pas exagéré de comparer la situation routière, dans un pays, comme on l'a fait souvent, à la circulation du sang dans le corps humain.

Tout milite en faveur d'une répartition massive d'automobiles en France.

C'est d'abord la condition essentielle d'un bon état sanitaire. A cette tribune, le 13 juin, les résultats catastrophiques d'un manque de voitures pour le corps médical ont été exposés, ainsi que pour les vétérinaires qui ont la surveillance de notre cheptel. Je n'ai donc pas à revenir sur ces deux sujets.

Mais un grand nombre d'activités essentielles à la production sont étouffées faute de moyens de transport, notamment pour assurer les liaisons commerciales indispensables. Enfin, les artisans des campagnes ne peuvent même plus se rendre dans les fermes pour exécuter les travaux nécessaires aux exploitations agricoles.

Puis-je ajouter que l'automobile est un facteur d'amélioration du niveau social? Elle permet à l'ouvrier de s'éloigner des centres industriels. Or, en 1947, nous avons en France une voiture pour 32 habitants, alors qu'aux Etats-Unis il y en a une pour quatre habitants. C'est un lieu commun de dire que 80 p. 100 des ouvriers de chez Ford ont leur voiture et peuvent habiter en dehors des agglomérations malsaines.

L'exode vers les villes serait ralenti, si le paysan pouvait franchir facilement de grandes distances.

A tout cela le ministre de l'économie nationale a répondu qu'il devait à tout prix exporter pour obtenir les devises étrangères indispensables au payement des importations.

Aucune raison ne peut justifier l'exportation d'un instrument de travail. Il existe d'autres produits à exporter. Je citerai, par exemple, les produits de luxe. Des accords pourraient se faire avec les pays étrangers dont les populations recherchent ces produits parmi lesquels je peux citer les parfums comme exemple. Nous avons vu les occupants et les étrangers vider littéralement nos magasins de parfumerie. Or, faute d'importation ou du fait d'une vente de mauvaise qualité, différents pays essayent de fabriquer ces produits chez eux et nous concurrencent déjà. Le fait a été évoqué à cette tribune par notre distingué collègue Armengaud, en ce qui concerne les vins du Chili et de Californie.

Je n'ai pas préconisé, bien au contraire, dans ma proposition, le remplacement des exportations de voitures automobiles par celles d'autres produits de luxe. Je demande simplement que le marché intérieur ne soit pas sacrifié et que la production soit aumentée à cet effet.

Le manque de voitures en France a, d'autre part, créé un marché scandaleux de voitures d'occasion. Et quelles occasions ! Une Citroën se vend dans les 500.000 francs, alors que la voiture de luxe américaine arrive chez nous, au change officiel, transport et douane payés dans un port français, entre 250.000 et 300.000 francs. Ne vous étonnez donc pas des fraudes, des combinaisons et des admissions temporaires qui deviennent définitives.

De plus, les voitures d'occasion sont une plaie pour le pays. Elles nécessitent la fabrication de pièces détachées qui ne se trouvent pas, à l'heure actuelle, au marché régulier.

Ces occasions enlèvent à l'industrie une main-d'œuvre considérable pour rafistoler les « tacots » qui restent, le plus souvent, en panne et sont, pour les usagers, une perte de temps et d'argent. Cette main-d'œuvre pourrait augmenter considérablement la production.

Mais, avant d'exporter, il faut d'abord produire et satisfaire le marché intérieur.

M. Lefaucheux, dans son rapport sur les usines Renault, a écrit, en avril 1947:

« Je ne voudrais pas passer sous silence les dangers que fait courir à notre exportation elle-même la politique hostile à l'automobile que pratiquent les pouvoirs publics en limitant exagérément la quantité des véhicules mis à la disposition de la métropole, et en tendant à rendre prohibitif le prix d'utilisation de ces mêmes véhicules par la taxation abusive du prix de l'essence.

« Une industrie comme la nôtre ne peut s'asseoir fortement sur le seul débouché que constituent les marchés étrangers qui sont — l'expérience l'a prouvé — essentiellement instables.

« N'oublions pas que, si l'Amérique avait pris progressivement dans le monde entier une position aussi favorable, c'est parce que l'importation ne correspondait qu'à 5 p. 100 de sa production de voitures de tourisme et 15 p. 100 des véhicules industriels. »

La France peut tripler sa production en relevant son outillage. Pour ce faire, en 1947, il suffisait de dix millions de dollars, soit 1 p. 100 des crédits d'équipement obtenus à Washington et 0,50 p. 100 de nos importations totales. Cette augmentation ne sera d'ailleurs possible qu'en allouant à l'automobile le contingent de métaux ferreux nécessaires.

En 1938, elle absorbait 465.000 tonnes contre 284.000 tonnes en 1946. Cela représente un coefficient de 7 p. 100 en France, alors qu'il est de 15 à 18 p. 100 aux Etats-Unis et de 11 à 13 p. 100 en Grande-Bretagne.

L'Etat, ne voyant qu'un luxe dans l'automobile, préfère favoriser les chemins de fer sans tenir compte des déficits de la Société nationale des chemins de fer français qui perçoit encore cette année 700.000 tonnes de métaux ferreux, contre 400.000 en 1938.

Ici encore, je dois citer M. Lefaucheux:

« Faudra-t-il considérer, au contraire, comme un dogme intangible de l'économie française que la France doit indéfiniment sacrifier le transport d'automobiles à l'équilibre financier de ses chemins de fer, et que ces derniers doivent être artificiellement protégés contre tout ce qui pourrait affaiblir leur position ? C'est pourtant au développement de cette politique que nous avons assisté en 1946, en voyant fixer le prix de l'essence à des cours plusieurs fois supérieurs à ceux des pays étrangers, même non producteurs de pétrole. »

Et pourtant, pour paradoxal que cela puisse paraître, l'essence que nous payons si peu cher en dollars, et sur laquelle l'Etat prend un bénéfice de 36 milliards par an, pourrait permettre une économie de devises, car elle coûte moins cher que le charbon importé: Un kilogramme de charbon revient au même prix qu'un litre d'essence. Or, sur cent kilomètres, le transport d'un voyageur en chemin de fer coûte 6 kilos de charbon, avec 500 voyageurs par train. Ce même transport coûte 3 litres d'essence dans une voiture de tourisme de quatre places et un litre en autocar. Donc le transport par chemin de fer coûte deux fois plus de dollars que le transport en voiture et six fois plus que le transport en autocar.

Que serait-ce si nous avions suivi cette politique d'importation de pétrole brut, qui pouvait alimenter nos raffineries, satisfaire tous les besoins d'essence des usagers et même permettre une exportation

d'essence raffinée ? Tous les groupements, Automobiles-Clubs, Union routière et Fédération nationale des industries chimiques de la C. G. T. ont réclamé cette politique. L'Etat est-il devenu sourd ? Et quelle production devons-nous pousser en admettant que les matières premières et l'outillage soient fournis ?

Actuellement, nous sommes limités à 14 modèles et encore n'y en a-t-il que 4 en grande série. Sous prétexte de rationaliser, on a éliminé certaines voitures dont les progrès techniques permettaient de concurrencer les marques étrangères. Nous sortons des petites et moyennes puissances en donnant des attributions de métaux ferreux suivant les références de 1938 et 1939. Certains modèles, comportant de sérieux perfectionnements, notamment la boîte de vitesses électrique, sont abandonnés. Si nous sommes en période de dirigisme, il faudrait au moins une distribution intelligente! Pourquoi, si la préférence des acheteurs se porte sur une marque, ne pas satisfaire cette préférence, même si une autre marque, soit-elle nationalisée, doit en pâtir. Cette façon de procéder est d'autant plus dangereuse que les marchés de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud délaissent maintenant nos voitures légères. Elles ont eu leur succès dans ces pays alors que les industries américaines et anglaises ne s'étaient pas encore réadaptées à l'après-guerre. C'est chose faite maintenant.

Nos prix eux-mêmes sont trop élevés et nous nous sommes fait une mauvaise propagande dont les résultats se font aujourd'hui sentir. Déjà des lots de voitures nous ont été refusés. Le Gouvernement se refuse pourtant à les donner aux Français.

Il s'agirait, alors que l'exportation devient difficile, de pousser notre fabrication, non pas en modèles vieux de dix années, mais en modèles munis de perfectionnements normaux. Nos techniciens ne manquent pas et nous avons toujours été à l'avant-garde du progrès.

Pourtant, pour concurrencer sur le marché étranger, et même sur le leur, les puissantes voitures américaines, nous avons toute une gamme de magnifiques voitures, de modèles de luxe dont nous pouvons nous priver nous-mêmes.

Nous sommes le pays de la qualité, et nos voitures sont considérées par les classes riches de l'étranger comme le sommum de l'élégance.

Un fait m'a été raconté dernièrement: un maharajah des Indes n'a pas hésité à commander chez nous, par préférence, deux magnifiques voitures de luxe. Il avait pourtant en parc déjà 140 voitures. (*Murmures à l'extrême gauche.*)

Cela vous choque, mais c'est ainsi.

La Grande-Bretagne l'a bien compris en construisant ses voitures Bentley et Rolls-Royce qui se vendent malgré leur prix fabuleux. Une seule de ces voitures rapporte plus de devises que cinq ou dix voitures Citroën, Renault, Peugeot ou autres, que nous pourrions mettre à la disposition du marché intérieur. Mais alors, ne parlons pas trop de standardisation à outrance.

L'industrie automobile anglaise n'est pas en si mauvaise posture avec ses vingt-six marques et ses cinquante-six modèles permettant des gammes très bien échelonnées allant de quatre à huit cylindres, de neuf cents centimètres cubes jusqu'à cinq litres.

Je dois conclure.

Pour exporter, il faut avant tout un marché intérieur florissant, permettant un prix de revient raisonnable; pour produire il faut attribuer à l'industrie automobile les matériaux nécessaires permettant une fabrication non pas de modèles réduits, mais de types de plus en plus perfectionnés et même de voitures de luxe.

L'existence de l'une de nos plus belles industries et sa renommée sur le marché mondial sont en jeu. La vie du pays elle-même est menacée, étouffée, si l'on ne met pas l'automobile à la disposition de tous les Français.

Sous les réserves que je viens d'exposer, j'adopterai le projet de la commission avec l'amendement suivant au premier paragraphe de la proposition de résolution:

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement: 1° à prendre toutes mesures pour accroître la production des véhicules automobiles de grande série, sans négliger notre fabrication de luxe, afin d'augmenter les exportations et les attributions du marché intérieur. » (*Applaudissements à droite et au centre.*)

M. le président. Quelqu'un demande-t-il la parole dans la discussion générale ?...

M. Baron. Je la demande, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Baron.

M. Baron. Le groupe communiste considère que le nombre de véhicules automobiles affecté au marché intérieur est insuffisant; tout le monde le reconnaît. Le Conseil de la République a déjà voté plusieurs propositions de résolution demandant au Gouvernement d'augmenter le nombre des véhicules automobiles attribués aux médecins, aux vétérinaires, etc. La voiture automobile, comme l'a dit tout à l'heure M. le rapporteur, est devenue, dans beaucoup de cas, un instrument de travail.

D'autre part, l'utilisation de véhicules neufs, comme M. le rapporteur l'a également signalé, diminue les réparations à effectuer et donc l'importation de pièces de rechange, la durée d'immobilisation des véhicules et l'emploi de main-d'œuvre pour ces réparations.

Cependant, la limitation des exportations ne nous paraît pas être le seul remède susceptible d'augmenter le nombre des véhicules automobiles pouvant être mis à la disposition du marché intérieur français. On peut également augmenter la production automobile.

M. Laffargue. Par la grève!

M. Cardonne. Donnez satisfaction aux ouvriers et il n'y aura pas de grèves!

M. Landaboure. Ce sont ceux qui font travailler les autres qui parlent de la grève.

M. Baron. On peut augmenter la production en facilitant l'acquisition de matières premières par les entreprises nationales. Nous avons lu, dans le rapport de M. Lefaucheux, une observation sur les difficultés qu'il rencontre pour obtenir, d'une part, certaines attributions de matières premières produites en France, d'autre part, certaines devises étrangères.

Ce n'est pas une dépense improductive en devises que d'acheter à l'étranger des matières premières destinées à la construction des automobiles, car l'exportation de véhicules permettra de récupérer, avec bénéfice, les devises engagées dans l'achat de ces matières premières.

L'exportation des véhicules automobiles français ne peut être supprimée ou diminuée dans une trop grande mesure sans inconvénients. La voiture française a une excellente réputation. Certains se sont souvent ingéniés à la déprécier. Mais l'utilisation des véhicules français pendant la guerre, en particulier dans des régions difficiles comme l'Afrique du Nord, la Libye, le désert de Syrie ou de Palestine, a montré que les véhicules français n'étaient pas inférieurs aux voitures étrangères. Ceux qui ont utilisé la Peugeot 402 ou le camion Citroën 45 U affirment que ces véhicules peuvent être avantageusement comparés aux véhicules américains. En particulier le camion Citroën 45 U est même supérieur au Dodge.

M. Laffargue. Nous vous remercions de cet hommage que vous rendez à l'industrie privée.

M. Baron. Privée ou nationale, peu importe la forme.

M. Landaboure. Ce sont toujours des travailleurs!

M. Baron. Que les actions soient ou non possédées par des capitalistes privés, ce sont tout de même les techniciens et les ouvriers français qui conçoivent et fabriquent ces autos. Et la façon dont ils les produisent, les capacités dont ils font preuve pour les construire sont indépendantes des moyens de financement. (*Très bien! très bien! à l'extrême gauche.*)

Mais nous nous éloignons ici du sujet.

Je dis que les véhicules français avaient une excellente réputation et avaient acquis certaines positions à l'étranger. Il serait extrêmement dangereux de limiter les exportations, même au moment où la France a besoin de ces véhicules pour sa consommation intérieure. Nous ne pourrions pas, pendant par exemple quatre ans, ne plus livrer de véhicules à l'étranger, puis dans quatre ans aller dire à nos clients: « Eh bien! maintenant, nous sommes en mesure de vous livrer, nous avons des excédents. Veuillez nous acheter ».

Nous avons une position à maintenir à l'étranger. Il faut que nos clients ne perdent pas l'habitude d'utiliser des véhicules français. Une fois que des étrangers auront pris notre place, il sera extrêmement difficile de reconquérir les marchés.

Il faut donc absolument maintenir nos exportations dans la mesure où elles ne nuisent pas au marché intérieur et pour cela il faut augmenter la production.

M. Boudet. Très bien!

M. Baron. On dit que notre exportation est rendue difficile, en partie à cause des salaires trop élevés accordés aux ouvriers en France.

Je tiens, au nom du groupe communiste, à m'élever contre cette opinion. Tout le monde sait que dans la fabrication des automobiles en grande série l'élément essentiel du prix de revient n'est pas constitué par les éléments variables, c'est-à-dire la main-d'œuvre et les matières premières, mais par les éléments fixes, c'est-à-dire par les frais généraux et par l'amortissement des machines-outils nécessaires à la fabrication.

Or, il est évident que ce n'est que par une production en grand, donc par l'attribution de devises et de matières premières à nos sociétés, que l'on peut diminuer le prix de revient unitaire résultant des frais généraux et des amortissements.

Je puis citer un exemple démontrant que ce n'est pas le prix trop élevé de nos produits en France qui nuit à l'exportation. Cet exemple remonte d'ailleurs à l'avant-guerre. J'ai eu l'occasion de connaître, à cette époque, le prix facturé à l'étranger pour une voiture Peugeot 402. Il était de 13.700 francs, alors que le prix français était de 31.000 francs. Il y avait là un dumping. Mais j'ai constaté que, malgré ce dumping, le prix de vente à l'étranger des Peugeot 402 était encore supérieur au prix de certaines voitures étrangères. Ce fait était dû surtout au trop grand appétit des intermédiaires chargés de la distribution dans notre pays ou à l'étranger; d'autre part les maisons d'automobiles ne faisaient pas l'effort nécessaire pour distri-

buer les véhicules à l'étranger et choisissaient très souvent pour cela, non des Français, mais des étrangers qui étaient en même temps distributeurs de voitures d'une autre marque. J'ai connu un agent qui distribuait les voitures Peugeot françaises 202 et 402 et qui représentait en même temps une marque américaine. Il est évident que cet homme, d'ailleurs de nationalité suisse, n'était pas porté à favoriser particulièrement la vente des voitures Peugeot. Nous aurions obtenu de bien meilleurs résultats si les agents chargés de vendre des voitures françaises n'avaient eu d'autre moyen d'obtenir des bénéfices que la vente de ces véhicules.

Il ne servirait à rien d'ailleurs de limiter les exportations si on importe des véhicules étrangers. Or, nous constatons tous les jours que, malgré une interdiction qui est, je crois, officielle, des véhicules américains sont importés en France. Ils exigent un montant élevé de devises pour leur achat, et ensuite pour leur utilisation, car ils consomment beaucoup plus d'essence que les véhicules français.

A ce sujet, je tiens à signaler le danger que font courir à la production française les accords douaniers de Genève. Avant la guerre, les véhicules français étaient l'objet d'une très grande protection. Il y avait un droit qui atteignait 60 à 70 p. 100 des contingentements, un droit au kilogramme de 8 francs. Un véhicule américain pesant 2.000 kilogrammes payait donc environ 20.000 francs de droits. Donc, même si les Américains cédaient une automobile gratuitement, elle revenait en France à 20.000 francs. Actuellement, avec les accords de Genève, on nous signale que la taxe serait réduite à 35 p. 100 pour les véhicules et les pièces détachées.

Ces importations de véhicules étrangers diminuent d'autant la production française et ne permettent pas un prix de revient intéressant, d'autant plus que les difficultés dans lesquelles se trouve la France, son appauvrissement, diminuent considérablement la capacité d'absorption du marché intérieur.

Compte tenu de ces observations, le groupe communiste votera la proposition de résolution qui nous est soumise. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Au fond, M. Barôn est d'accord avec la commission. Cependant je dois rectifier une de ses paroles. Il a dit que, d'après moi, les salaires des ouvriers français étaient trop élevés. C'est inexact.

S'il veut bien se rapporter à mon texte, il constatera que j'ai simplement dit que nos fabrications demandaient trop d'heures de travail. Ce n'est pas la même chose.

Pour diminuer le nombre trop élevé de ces heures de travail, il faudrait perfectionner l'outillage de nos industries.

Alors, on pourrait produire moins cher, même réduire les heures de travail et augmenter le salaire des ouvriers.

Ainsi serait augmenté le standard de vie de la classe ouvrière; c'est un but personnel que je poursuivrai toute mon existence. (*Applaudissements.*)

M. Baron. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Baron.

M. Baron. Je m'excuse du malentendu qui s'est produit. J'ai voulu dire tout à l'heure — je me suis peut-être mal exprimé — que souvent on attribuait l'élévation du prix de revient à la trop grande somme de salaires qui intervient dans ce prix de revient.

Mais je n'ai pas dit que M. Boisrond faisait état de salaires trop élevés. Il a parlé d'un trop grand nombre d'heures. Ce n'est pas M. Boisrond, mais bien un certain nombre de revues et de journaux qui ont porté l'accusation dont j'ai parlé.

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale?

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de résolution.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique.

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement:

« 1° A prendre toutes mesures pour accroître exclusivement la production de véhicules automobiles de grande série, afin d'augmenter les exportations et les attributions au marché intérieur;

« 2° A réserver à cet effet:

« *a*) La répartition du charbon aux meilleurs utilisateurs des sources d'énergie afin d'éviter des consommations excessives de certains usagers aux installations vétustes;

« *b*) La répartition des métaux ferreux en fonction de la qualité technique des constructeurs d'automobiles et de leur prix de revient évalué en heures de travail:

« 3° A normaliser au maximum la fabrication des pièces détachées et accessoires nécessaires à l'industrie automobile (freins, boîtes de vitesse, dynamos, ponts, embrayages, etc.);

« 4° A mettre sans délai à la disposition de raffineurs de pétrole les crédits-matières et devises pour la construction des raffineries modernes prévues dans les programmes du ministère de la production industrielle et du commissariat au plan. »

Je suis saisi d'un amendement de M. Boisrond tendant, à l'alinéa premier de l'article unique, à supprimer après les mots « ...pour accroître » le mot « exclusivement » et à ajouter après les mots « ...de grande série » les mots « ...sans négliger notre fabrication de luxe ».

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement de M. Boisrond ?

M. Armengaud, *président de la commission des affaires économiques.* Mes chers collègues, à l'amendement de M. Boisrond, la commission ne fera pas d'objection. Cependant, en son nom, je tiens à vous faire les observations suivantes.

D'abord, M. Boisrond me paraît, dans une certaine mesure, être d'accord avec M. Baron sur l'intérêt essentiel qu'il y a à protéger la fabrication de certaines voitures automobiles chères, dites de luxe, et qui auraient un certain marché d'exportation. Notons-le au passage.

A la commission, nous avions examiné la question et, *a priori*, avions été très hésitants. Il est assez, en effet, choquant de penser, en ce qui concerne les voitures de luxe — et je prends comme exemple deux modèles de voitures bien connus: Delahaye et Cadillac, de 30 CV. — que l'une, la Cadillac, coûte 3.500 dollars et que la Delahaye coûte 17.000 dollars, toutes deux vendues New-York.

Je me demande dans quelle mesure nous pourrons trouver un grand nombre de clients étrangers qui achèteront des voitures de luxe Delahaye et Talbot, si bien faites soient-elles, à de tels prix.

Une fois encore — comme il est dit dans la page 2 du rapport — le nombre d'heures de travail incorporées dans une voiture de luxe, genre Talbot ou une Delahaye, est de quinze fois le nombre d'heures incorporées pour une voiture de série quoique de luxe américaine. Et même, dans le cas des voitures de série française, les frais généraux de fabrication sont très lourds; et le coût de la part main-d'œuvre exagéré.

La raison en est simple. L'âge moyen du parc de machines-outils des maisons d'automobiles françaises est de plus de trente ans; celui de la maison Delahaye est de trente-cinq; celui de la maison Citroën, la mieux équipée, est de vingt-quatre ans; Renault a pu, grâce à un crédit particulier de 3 millions et demi de dollars, au titre des accords Blum-Byrnes, moderniser une partie de son outillage et acquérir à cet effet environ 3.000 machines-outils. Malgré cela l'âge moyen du parc de machines-outils de la régie Renault sera encore de vingt-trois à vingt-quatre ans alors que l'âge moyen du parc machines-outils des maisons américaines d'automobiles est de six à dix ans.

Il est évident, dans ces conditions, qu'avec des machines modernes spéciales ou de production, les prix de revient américains sont infiniment plus bas qu'en France.

Mais cela est vrai ailleurs. D'après les éléments d'information que je possède sur la fabrication des voitures automobiles dans l'Union des républiques socialistes et soviétiques, le nombre d'heures de travail nécessaires pour fabriquer un nombre donné de voitures automobiles est plus comparable à celui des Etats-Unis que le nôtre, parce que les méthodes de travail et de technique de fabrication sont identiques.

C'est la technique moderne pour la fabrication en assez grande série avec presses à grand débit, perceuses à têtes multiples, fraiseuses et rectifieuses de production, etc.

C'est pour cette raison qu'il est indispensable d'insister auprès du Gouvernement, grâce à notre proposition de résolution, afin que des efforts exceptionnels de financement, devises, équipements soient faits en faveur des producteurs de voitures automobiles de série.

Ceux-ci doivent pouvoir, en effet, être à même de baisser leur prix de revient pour la conquête des marchés étrangers.

Dans l'état actuel des choses, une Citroën vendue 235.000 francs représente environ 1.900 dollars, alors que, pour le même prix, aux Etats-Unis, vous avez une voiture automobile beaucoup plus puissante avec de sensibles perfectionnements.

Si, donc, la voiture automobile Citroën pouvait partir de France aux environs de 1.200/1.400 dollars, elle serait vendue sur tous les marchés du monde, sans la moindre difficulté. Pour permettre un tel abaissement du prix de revient, il s'agirait de produire non pas cent voitures par jour, mais trois cents, ce qui est un problème d'alimentation de la chaîne de production, chose que vous ne pouvez pas demander aux maisons de deuxième ordre, qui ne font pas de la série.

Dans ces conditions, la commission a pensé qu'il y aurait lieu de porter l'effort principal en faveur des constructeurs de voitures automobiles de série. Ceci ne veut pas dire que nous repoussons l'amendement de M. Baron, que j'accepte bien volontiers, étant donné la part peu importante prise par la fabrication des voitures de grand luxe.

Peut-être, leur fabrication fait-elle quelque publicité, mais je ne crois pas, entre nous, que ce soit avec leur vente que l'on pourra faire rentrer beaucoup de devises en France.

Sous ces réserves, la commission accepte l'amendement de M. Boisrond.

M. Laffargue. Je demande la parole.

M. le président. Sur l'amendement ? Pour ou contre ?

M. Faustin Merle. Il ne le sait pas.

M. le président. La parole est à M. Laffargue pour répondre à M. le président de la commission.

M. Laffargue. Aux arguments développés si opportunément par M. Armengaud, je voudrais en ajouter un autre qui se situe dans le cadre de ce débat.

Certains de nos collègues de l'extrême gauche ont jeté en opprobre à l'opinion publique les profits de certaines sociétés capitalistes.

M. Faustin Merle. Ce n'est pas contre l'amendement!

M. le président. Le président de la commission n'a jamais dit cela.

M. Laffargue. Le président de la commission vient de dire que le problème de notre industrie est essentiellement un problème d'outillage, que le rendement est mauvais parce que l'outillage lui-même est défectueux.

Or, jusqu'à preuve du contraire, pour refaire l'outillage, il faut des capitaux; et la meilleure méthode pour se procurer des capitaux, sans gêner l'économie, est de les prendre dans le profit des sociétés.

Si nous avions la bonne fortune de trouver des bénéfices dans le bilan des sociétés que vous avez si hardiment nationalisées (*Exclamations à l'extrême gauche*), cela autoriserait les financements au lieu de les demander à la nation. (*Applaudissements au centre.*)

M. le président. Cela n'a rien à voir avec l'amendement en discussion.

M. Faustin Merle. Les radicaux ont été les premiers à faire des nationalisations. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement de M. Boisrond, accepté par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. A la suite de ce vote, le texte de la résolution se trouve ainsi rédigé:

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement:

« 1° A prendre toutes mesures pour accroître la production de véhicules automobiles de grande série, sans négliger notre fabrication de luxe, afin d'augmenter les exportations et les attributions au marché intérieur;

« 2° A réserver à cet effet:

« *a*) La répartition du charbon aux meilleurs utilisateurs des sources d'énergie afin d'éviter des consommations excessives de certains usagers aux installations vétustes;

« *b*) La répartition des métaux ferreux en fonction de la qualité technique des constructeurs d'automobiles et de leur prix de revient évalué en heures de travail;

« 3° A normaliser au maximum la fabrication des pièces détachées et accessoires nécessaires à l'industrie automobile (freins, boîtes de vitesse, dynamos, ponts, embrayages, etc.);

« 4° A mettre sans délai à la disposition de raffineurs de pétrole les crédits-matières et devises pour la construction des raffineries modernes prévues dans les programmes du ministère de la production industrielle et du commissariat au plan. »

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(*Le Conseil de la République a adopté.*)

— 12 —

RETRAIT DE L'ORDRE DU JOUR D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. L'ordre du jour appellerait la discussion de la proposition de résolution de M. André Bossanne et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à mettre tout en œuvre pour assurer à tous les Français une qualité de pain uniforme. (N°s 341 et 412, année 1947. — M. Tognard, rapporteur.)

Mais la commission du ravitaillement demande le retrait de cette proposition de l'ordre du jour.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 13 —

DEMANDE DE DISCUSSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. Conformément à l'article 58 du règlement la commission des finances demande la discussion immédiate du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale portant ouverture de crédits spéciaux d'exercices clos et d'exercices périmés.

Il va être procédé à l'affichage de cette demande de discussion immédiate. Mais la commission des finances demande que cette discussion intervienne au cours de la séance de demain vendredi après-midi. (*Assentiment.*)

— 14 —

PROPOSITIONS DE LA CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents propose au Conseil de la République:

A. — De tenir séance demain, vendredi 12 décembre, à 9 heures 30, pour la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant réorganisation des compagnies républicaines de sécurité.

Le Conseil de la République sera également appelé à se prononcer au cours de la séance de demain sur la procédure de discussion immédiate du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits spéciaux d'exercices clos et d'exercices périmés.

B. — De tenir séance le mardi 16 décembre, à 15 heures, pour la discussion de la proposition de résolution de M. Duchet et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour conjurer la grave crise que subit le cinéma français.

C. — De tenir séance le jeudi 18 décembre à 15 heures 30, pour:

1° La discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, sur l'utilisation de l'énergie;

2° La discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à réglementer l'emploi de la dénomination de qualité « fait main » et l'emploi de l'expresssion « bottier » dans l'industrie et le commerce.

Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

— 15 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour du vendredi 12 décembre, à neuf heures et demie, sera donc le suivant:

Discussion du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, portant réorganisation des compagnies républicaines de sécurité (N° 867 année 1947, et avis de la commission des finances).

Décision sur la discussion immédiate du projet de loi adopté par l'Assemblée nationale portant ouverture de crédits spéciaux d'exercices clos et d'exercices périmés (N°s 859 et 869, année 1947. — M. Alain Poher, rapporteur général.)

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à seize heures quarante-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Propositions de la conférence prescrite par l'article 32 du règlement du Conseil de la République.

(*Réunion du 11 décembre 1947.*)

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 11 décembre 1947 les vice-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

Cette conférence a décidé que, pour le règlement de l'ordre du jour, les propositions suivantes seront soumises à l'approbation du Conseil de la République:

A. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du vendredi 12 décembre 1947 dans la matinée la discussion du projet de loi (n° 867, année 1947), adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant réorganisation des compagnies républicaines de sécurité.

Le Conseil de la République sera également appelé à se prononcer au cours de la séance du vendredi 12 décembre 1947 sur la procédure de discussion immédiate du projet de loi (n° 859, année 1947), adopté par l'Assemblée nationale, portant ouverture de crédits spéciaux d'exercices clos et d'exercices périmés.

B. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du mardi 16 décembre 1947 après-midi la discussion de la proposition de résolution (n° 247, année 1947) de M. Duchet et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures utiles pour conjurer la grave crise que subit le cinéma français.

C. — Inscrire à l'ordre du jour de la séance du jeudi 18 décembre 1947 après-midi:

1° La discussion du projet de loi (n° 690, année 1947), adopté par l'Assemblée nationale, sur l'utilisation de l'énergie;

2° La discussion de la proposition de loi (n° 688, année 1947), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à réglementer l'emploi de la dénomination de qualité « fait main » et l'emploi de l'expression « bottier » dans l'industrie et le commerce.

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DE RAPPORTEURS

INTÉRIEUR

M. Voyant a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 822, année 1947) de M. Renaison, tendant à inviter le Gouvernement à indemniser les sinistrés de Pointe-à-Pitre.

Mme Eboué a été nommée rapporteur de la proposition de résolution (n° 823, année 1947) de M. Charles Cros, relative à l'indemnisation des conseillers généraux des départements d'outre-mer.

M. Dumas a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 857, année 1947) de M. Lero, tendant à inviter le Gouvernement à ne pas utiliser, dans les conflits du travail sur le territoire de la République, les unités comprenant des militaires originaires des territoires et départements d'outre-mer, départements algériens et pays sous mandat.

PRESSE

M. La Gravière a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 505, année 1947) de M. Wehrung, tendant à inviter le Gouvernement à réglementer la classification des films d'après le principe suivant, et en tenant compte des différentes phases de l'évolution de la psychologie et du caractère, depuis le seuil de l'enfance, à travers l'adolescence et jusqu'à la maturité:

1° Films pouvant être présentés sans restriction;

2° Films réservés à des spectateurs de plus de quatorze ans;

3° Films réservés à des spectateurs de plus de dix-huit ans;

4° Les représentations pour enfants doivent être terminées à vingt heures au plus tard.

RAVITAILLEMENT

M. Paget a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n° 836, année 1947) de M. Dulin, tendant à inviter le Gouvernement à rapporter le décret n° 47-1498 du 11 août 1947 portant dérogation, à titre exceptionnel et provisoire, au décret du 15 avril 1912 et autorisant l'incorporation de certains colorants et de certaines essences dans les margarines.

Rectification

au compte rendu in extenso de la séance du mardi 9 décembre 1947.
(*Journal officiel* du 10 décembre 1947.)

Scrutin n° 126 sur l'ensemble de l'avis sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à réglementer le temps de travail et le repos hebdomadaire dans les professions agricoles (après pointage):

C'est à la suite d'une erreur matérielle que le nom de M. Bouloux figure à la fois dans la liste des membres ayant voté « pour » et dans la liste des membres ayant voté « contre ».

En réalité, M. Bouloux a déposé dans l'urne un bulletin blanc, et son nom doit être maintenu uniquement dans la liste des membres ayant voté « pour ».

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE
DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 11 DECEMBRE 1947

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout conseiller qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul conseiller et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.*

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

586. — 11 décembre 1947. — **Mme Marie-Hélène Cardot** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** pourquoi, malgré les promesses formelles qui lui avaient été faites, les veuves de guerre sont restées depuis le 31 juillet sans recevoir de pension, ni prorogation des allocations d'attente — des délégations de solde — des allocations militaires, précisant que, de ce fait, ces veuves se trouvent dans une situation tragique car l'avance de 2.000 F non renouvelable qui leur a été consentie, ne semble pas en rapport avec le coût de la vie, et bon nombre des dossiers de pension de ces veuves ne sont pas encore établis.

INDUSTRIE ET COMMERCE

587. — 11 décembre 1947. — **M. Henri Buffet** demande à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** si le personnel « cadres » des chambres de métiers dont les appointements sont basés sur l'arrêté ministériel du 31 janvier 1946 fixant les appointements des ingénieurs et cadres dans les industries et professions n'ayant pas fait l'objet d'un arrêté spécial (*Journal officiel* du 2 février 1946) peuvent bénéficier des dispositions prévues par la convention collective nationale de retraites et de prévoyance des cadres signée entre le C. N. P. F. et les organisations syndicales des cadres le 14 mars 1947, convention agréée par le ministre du travail le 31 mars 1947 (*Journal officiel* du 5 avril 1947).

588. — 11 décembre 1947. — **M. Yves Jaouen** expose à **M. le ministre de l'industrie et du commerce:** 1° que A... a cédé à B... un fonds strictement artisanal et demande de lui faire connaître les pièces que B... devra fournir au greffe du tribunal de commerce pour son immatriculation au registre des métiers; 2° si la publicité prévue par la loi du 17 mars 1909, article 17, sur les cessions de fonds de commerce est exigée au cas de cession d'un élément du fonds (licence, droit au bail, etc.).

RECONSTRUCTION ET URBANISME

589. — 11 décembre 1947. — **M. Yves Jaouen** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** quel délai lui paraît nécessaire pour promulguer le décret d'application relatif à l'article 19 de la loi du 28 octobre 1946, précisant que cet article donnant aux sinistrés âgés de plus de soixante-cinq ans la faculté de recevoir en dédommagement du sinistre une rente viagère calculée sur la valeur de 50 p. 100 de l'indemnité de reconstruction, nombreux sont les sinistrés réunissant cette condition d'âge et désireux d'user au plus vite de la faculté mise légalement à leur disposition.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

Erratum à la suite du compte rendu *in extenso* de la séance du 28 octobre 1947, page 2095, 2e colonne:

Compléter comme suit le texte de la réponse à la question n° 443 de M. René Cardin à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:

443. — **M. René Cardin** rappelle à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** les termes du rapport sur l'application de la législation des assurances sociales — statistiques du 1er janvier 1943 au 31 décembre 1946 (*Journal officiel* du 24 juin 1947, page 290) — et demande de lui indiquer les frais de gestion administratifs des caisses d'assurances sociales et services y rattachés pour les années 1943, 1944 et 1945 avec, au regard, le montant des prestations servies pour les mêmes années. (*Question du 11 août 1947.*)

Réponse. — Montant des frais de gestions administratifs des caisses d'assurances sociales et services y rattachés pour les années 1943, 1944 et 1945 et montant des prestations servies au cours des mêmes années (renseignements figurant dans le rapport sur l'application de la législation des assurances sociales, statistiques du 1er janvier 1943 au 31 décembre 1945, *Journal officiel* du 24 juin 1947).

DESIGNATION	1943		1944		1945	
	MONTANT des prestations servies.	FRAIS de gestion.	MONTANT des prestations servies.	FRAIS de gestion.	MONTANT des prestations servies.	FRAIS de gestion.
	(En millions de francs.)					
Caisses primaires maladie-maternité	4.214	319,6	5.021	460,7	6.913	858,1
Unions régionales des caisses maladie-maternité	805	54,1	986	80,3	2.231	123,1
Caisses d'assurance vieillesse-décès-invalidité (1)	404	130,2	406	168,7	581	239,4
Caisse générale de garantie (2)	1.993	92	6.098	293	19.796	215

(1) Les dépenses de gestion des caisses d'assurances vieillesse-décès-invalidité peuvent paraître élevées comparativement aux prestations servies, mais il y a lieu de noter que lesdites caisses assuraient à leurs affiliés le service des pensions vieillesse et de l'allocation aux vieux travailleurs dont la charge incombait à la caisse générale de garantie et qui sont comprises dans les prestations servies par celle-ci.

(2) Il convient de noter que ces chiffres correspondent à des dépenses effectivement prises en compte par la caisse générale de garantie au cours de chacun des exercices 1943, 1944 et 1945 et qui résultent pour la plus grande part d'opérations réalisées antérieurement. Dans les frais de gestion de cet organisme sont compris les frais résultant du fonctionnement des services administratifs chargés de l'application de la législation des assurances sociales.

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.